

German Democratic Republic

FED Abstract of []

25X1C INFORMATION ABOUT BRIDGE CONSTRUCTION AND ABOUT THE CORRIDOR MAINTENANCE PLAN (14 pp)
Germany []

25X1X

The document is a folder containing carbon copies of letters and memoranda, most of them undated, entitled Bridge Construction at Frankfurt/Oder. The document may be divided into 6 sections as follows:

The first section is an inspection report on the progress of a bridge across the Oder at Frankfurt/Oder. This inspection was made on 6 December 1951. The report goes not only into technical details (various stages of construction) but also appraises the political atmosphere, noting that SED activity is not strong enough. Bauunion Dresden and Bostock are participating in the construction of the bridge. This section is broken down into construction site I and construction site II.

The second section is a letter to the Chief of the German People's Police, dated 22 November 1951, requesting dynamiting of some obstruction to the new Oder bridge at Frankfurt/Oder.

The third section is a letter sent to the Directorate General of Motor Traffic and Roads from the Ministry of Transportation. The letter is concerned with the 1951 road maintenance plan and contains a table showing the fulfillment of the investment plan for road maintenance by Lander and total (69.7 million Deutsche marks planned; 42.1 million Deutsche marks actual as of 30 September 1951). The letter is highly critical stating that previous causes given for deviating from plan were not sufficient and that additional explanations were desired.

The fourth section is a memorandum stating that many workers on the bridge site at Frankfurt/Oder are prevented from crossing the bridge because they lack border identification cards, thus creating a serious problem. The letter states that lists of persons who need to cross the bridge will be submitted so that passes may be issued for them.

The fifth section, headed Object Frankfurt II, concerns itself with the Polish side of the bridge where the elevation must be raised ^{above} flood level. The document notes that this will entail a movement of 40,000 cubic meters of earth and that a thorough inspection of the Polish terrain is necessary.

The sixth section contains observation notes about construction site I, such as number of employees (562), priority work and status of construction. The notes are further broken down by various bridge segments (piers, abutments). The report also lists some of the difficulties encountered such as shortages of material, employee facilities, etc.

The seventh section contains the various steps of the bridge construction project, the date for starting construction of the various phases and final completion date (31 December 1951).

The last section concerns observation notes about construction site I, such as number of workers (421 since November), number of workers on the three shifts, source of labor force and accommodations for labor force.

Foreign language document or a microfilm of it ([]) is obtainable from CIA Library.

25X1A

INTELLECT
NO. 51-61
MAY 1949

25X1A

Approved For Release 2002/08/15 : CIA-RDP83-00415R011600070002-3

CLASSIFICATION
SECURITY INFORMATION
CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

INFORMATION REPORT

REPORT NO.

CD NO.

DATE DISTR. 26 May 1952

NO. OF PAGES 14

NO. OF ENCLS. (LISTED BELOW) 1 booklet

SUPPLEMENT TO REPORT NO. 25X1X

COUNTRY Germany (Russian Zone)

SUBJECT Bridge Construction in Frankfurt/Oder

PLACE ACQUIRED

DATE OF IN ACQUIRED

The attached booklet is forwarded to you for retention.

THIS DOCUMENT HAS AN ENCLOSURE ATTACHED
DO NOT DETACH

CLASSIFICATION

SECRET/CONTROL - U.S. OFFICIALS ONLY

STATE	NAVY	NSRB	DISTRIBUTION									
ARMY	AIR		X									

25X1A

SECRET

CONTROL U. S. OFFICIALS ONLY

25X1A

**THIS IS AN ENCLOSURE TO
DO NOT DETACH**

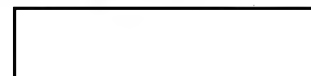
Brückenbau

Baustelle Frankfurt/O.

SECRET

CONTROL U. S. OFFICIALS ONLY

SECRET



Vertraulich

Betr.: Baustelle Frankfurt /O. I

Die Besichtigung der Baustelle am 6.12.1951 liess folgende Schwierigkeiten erkennen:

Widerlager A

Am Widerlager A war die Sohle betoniert, weitere Arbeiten konnten aber nicht festgestellt werden. Hier fehlen vor allem die Verblendsteine.

Anlässlich der Arbeitsbesprechung am 27. und 30.11.1951 war festgestellt worden, dass die notwendigen Zeichnungen für die Werksteine am 1.12.1951 dem Werk Demitz - Tumitz übergeben werden.

Kollege H ö h r i n g hatte sich persönlich am 28.11.1951 mit dem Werkleiter T i s o h e r in Verbindung gesetzt, der zusagte, bei rechtzeitiger Vergabe der Zeichnungen die Werksteine bis zum 10.12.51 fertiggestellt zu haben.

Anruf am 9.12.1951 vom Werk Demitz - Tumitz, dass bis zu diesem Tage noch keine Zeichnungen seitens der Bau - Union Dresden vorliegen.

Pfeiler B

Die Fertigstellungsarbeiten des Pfeilers B wurden bereits am 20.11.51 in der Arbeitsbesprechung verlangt, waren aber am Besichtigungstage noch nicht über Oberkante Erdboden ausgeführt, trotzdem Werksteine und alles Material vorhanden ist.

Hier wurde mit besonders unverantwortlichem Leichtsinne an die Arbeit herangegangen, da die Schalung für den Kontrollschacht für alle sichtbar angebracht ist und zu erheblichen politischen Schwierigkeiten auf der Baustelle führen kann.

Trotzdem die Baunion Rostock die Erfahrungen über das Verlegen der

Kontrollschacht
Sonderbau

- 2 -

Werksteine besitzt, wurde sie nicht angesprochen, geschweige denn zur Fertigstellung des Pfeilers B eingesetzt.

Auf der letzten Besprechung wurde angeordnet, dass die Bau - Union Rostock sofort bei den Arbeiten Pfeiler B und Widerlage A zum Einsatz gelangt. Öffnung D, E, F sind die Arbeiten trotz erheblicher Schwierigkeiten in der Bekämpfung des Flussbettes verhältnismäßig termingerecht durchgeführt worden. Die Bau - Union Dresden hat hier wirklich etwas geleistet. Es muss allerdings erwähnt werden, dass die Erstellung des Leargerüsts erhebliche technische Mängel aufweist, wie z.B. schlechte Keile unter den Stützen, Verminderung der Querschnitte, der Streben, um Holzen einziehen zu können. Die Arbeiten der Bau - Union Rostock an den Pfeilern C, D und Widerlage J sind gut vorwärts gegangen und termingerecht erledigt.

Auf der Gesamtbaustelle wird die Ausnutzung der Gesamtarbeitskapazität und der Möglichkeit vermisst, so hätten beim richtigen Erkennen der Sachlage das Leargerüst und die Schalung für G, H, I zusammen mit Überbau D, E, F erstellt werden können, so dass die Bau - Union Rostock unabhängig von der Bau - Union Dresden bis "einhachten 1951 ebenfalls den Überbau G, H, I hätte betonieren können. Die Überligungen wurden im Oktober angestellt, aber durch die Zusicherungen der Bau - Union Dresden zurückgestellt, da sie die Versicherung abgab, ohne Schwierigkeiten diese Teile ebenfalls termingerecht zu schaffen.

Die Hauptabteilung Strassenwesen der GPK sowie auch die Staatliche Bauleitung hätten sich auf diese Zusicherungen nicht einlassen dürfen, sondern auf die damalige Absprache gestützt, verlangen müssen, dass die Bau - Union Rostock auf jeden Fall den Teil G, H, I übernimmt.

Dadurch wäre eine erhebliche Terminreserve geschaffen worden. Die Aufstellung des Leargerüsts G, H, I war im Dezember wegen Rundholzmangel nicht mehr möglich, da das vorhandene Holz zum grössten Teil für die Erstellung der Transportbrücke eingesetzt werden musste, die zuerst als Seilbrücke geplant war. Der Abbau des Leargerüsts geschieht nach der sehr schwierigen Beschaffung des benötigten Rundholzes bei der Firma B u c h t i g in Thüringen für Leargerüste.

Teil A und B ist bereits fertig angebunden.

- 3 -

Die Eisenbiegearbeiten für Oberbau D, E und F sind abgeschlossen. Schwierigkeiten bereiten die gusseisernen Lager für D, E, und F, die zwar von der Abus Dresden termingerecht erstellt wurden, aber dort nicht bearbeitet werden konnten und nun drei anderen Werken zwecks Weiterbearbeitung übergeben werden mussten. Städtliche Auflager sollen nach der ebenigen Mitteilung bis Mittwoch auf der Baustelle sein.

Bei der letzten Besichtigung wurde festgestellt, dass trotz wiederholter Vorschläge seitens der GBA die Bau-Union Dresden nicht im Mehrschichtensystem arbeitet. Während der Oberbauleiter K i e n z e l behauptet, zu wenig Arbeitskräfte zu besitzen, behauptet der örtliche Bauleiter, es seien viel zu viel Kräfte anwesend.

Fest steht, dass bei richtiger Arbeitsorganisation im Mehrschichtensystem mehr hätte geleistet werden können, vor allen Dingen auch bei den Bauteilen G, H, und I.

Die Betonfabrik ist zu 80 % fertiggestellt, weist aber technische Mängel auf, die bei der Besprechung durchdiskutiert und von der Bau-Union Dresden abgestellt werden sollen.

D.B. ist nicht die Gewähr gegeben, dass alle drei Betonpumpen gleichzeitig mit den nötigen Zuschlagstoffen so beliefert werden können, dass ein Abreißen des Betonfilmes in den Druckrohren vermieden wird. Der Einwand des Bau - Union Dresden, es erst auf einen Versuch ankommen zu lassen, kann von uns aus nicht akzeptiert werden, da mit Beginn der Betonarbeiten keine Experimente durchgeführt werden können.

Der Termin für den Beginn der Betonarbeiten steht eindeutig mit dem 18.12.1951 fest. Dieser Termin kann und darf nicht verschoben werden. Wird dieser Termin einwandfrei gehalten, bestehen keine Bedenken für die Eisenbiegearbeiten zur Fertigstellung zum 1. Mai 1952.

Auf der Baustelle vermisst man den revolutionären Schwung der Arbeiten, der für derartige Baumaßnahmen unerlässlich ist.

Die Parteiorganisation der SED ist bisher kaum als Motor der Baustelle in Erscheinung getreten. Es ist notwendig, hier ganz besondere Massnahmen zu ergreifen.

11.12.1951

Betrifft: Baustelle II

Das Vorprojekt für die Linienführung der Strasse kann als abgeschlossen betrachtet werden, nachdem Trasse und Gradienten endgültig festliegt.

Die Bearbeitung des Endprojektes ist bereits begonnen. Die Vorprojekte der kleinen Bauwerke sind in Arbeit und insgesamt gesehen zu 10% fertig.

Dasselbe trifft für die beiden Varianten zu.

Nach Festlegung der Gradienten sind für den Stahlbetonentwurf drei Varianten gezeichnet, um das Gesamtbild festzulegen. Die Entscheidung über das dem Vorentwurf zu Grund zu legende Projekt ist gefallen. Es wird zur Ausführung die aufgelöste Konstruktion gewählt, da deren Durchführung einfacher ist.

Bis zum 31.12.1951 ist vereinbarungsgemäss der Vorentwurf fertiggestellt.

Die Verhandlungen mit der Schifffahrt, betr. die geforderten Durchflussbreiten, sind zum Abschluss gekommen. Mit der Reichsbahn ist Einigkeit erzielt worden über die Ausführungen des Bauwerks zur Kreuzung der Autobahn mit der Eisenbahn Frankfurt - Guben.

Die Reichsbahn hat zugesagt, bis zum 20.12.1951 eine Behelfsbrücke an dieser Stelle einzubauen.

Nicht geklärt mit der Reichsbahn ist die gemeinsame Förderung der Erdmassen für Autobahndamm und Übergabebahnhof (Reichsbahn kann z.Zt. nicht die restlose Lieferung des Materials für die Baugeweise zusichern.)

Die Verhandlungen über die Anlieferung der Baracken (Wohnlager) sind noch nicht zum Abschluss gekommen. Die Freigabe der Baracken aus Sasa und Gransau liegt noch nicht vor.

Der gesamte Baubeginn einschliesslich Errichtung des Wohnlagers hängt von der Genehmigung der Umsetzung ab. Trotz laufender Vorstellung bei der Staatlichen Plankommission ist bis zum heutigen Tage die Umsetzung noch nicht erfolgt. Die Bau - Union Dresden ist durch die Ungeklärtheit der Umsetzung ebenfalls nicht in der Lage, das benötigte Grossgerät zur Baustelle zu transportieren.

An dieser Umsetzung hängt der termingerechte Beginn der Baustelle II. Durch administrative Formalitäten hängt der Beginn der Baustelle seit 4 Wochen.

14.12.1951

Berlin, den 22. Nov. 1951

An den
Chef der Deutschen Volkspolizei

Berlin - Niederschönhausen
Seckendorfstrasse

Betr.: Stadterde Frankfurt /O.

Zur Schüttung der Westrampe an der neuen Oder - Brücke in Frankfurt macht sich die Sprengung der Kellergewölbe wegen Verbreiterung der Anfahrtsstrasse erforderlich.

An die Rampenscüttung noch im Jahre 1951 fertiggestellt werden muss, und die örtlichen Volkspolizeiorgane in der Lage waren, diese Sprengungen durchzuführen, bitte ich höflichst um eine Genehmigungserteilung an die Landespolizeibehörde Brandenburg, mit Weiterleitung an die örtliche Volkspolizeibehörde in Frankfurt /Oder.

Nach Rücksprache mit der örtlichen Volkspolizeibehörde ist dies technisch in der Lage, die Sprengungen vorzunehmen.

Es handelt sich bei diesem Bauvorhaben um den Schwerpunkt S 5/195.

Wegen der Dringlichkeit der anzuführenden Baumaßnahmen bitte ich um Ihre schonelle Entscheidung.

14.12.51

Deutsche Demokratische Republik
Ministerium für Verkehr

An die
Generaldirektion
Kraftverkehr und Strassenwesen

Berlin - Kralshorst
Ludow Allee 57 - 5/a

Betr.: Plan der Werterhaltung 1951 im Strassenwesen (Kap. 401)

Wie aus dem Bericht über die Erfüllung des Staatshaushaltsplanes 1951 ersichtlich, ist der Plan der Werterhaltung 1951 im Strassenwesen (Kap. 401) nach dem Stande vom 30.9.1951 nur zu rd. 60% erfüllt worden. Im Einzelnen ergaben sich nach den von Ihnen gemeldeten Zahlen folgende Erfüllungen:

<u>Land</u>	<u>Soll 1951</u>	<u>Ist per 30.9.1951</u>	<u>Erfüllung in % vom Jahressoll</u>
Brandenbg.	12,7 Mill DM	6,4 Mill DM	50,4
Mecklog.	9,9 " "	7,1 " "	71,7
Sachs.-Anh.	13,4 " "	8,1 " "	60,4
Thür.	11,2 " "	6,3 " "	54,7
Sachs.	22,2 " "	14,1 " "	63,6
	69,7 Mill DM	42,1 Mill DM	rd. 60,6

Die in den Erläuterungen zur Haushaltsberechnung des Strassenwesens für die Zeit vom 1.1. bis 30.9.1951 von Ihnen gegebenen Begründungen für die Abweichungen der Istbeträge von den Sollbeträgen sind unzureichend. Wir bitten Sie daher, uns bis spätestens 12.12.1951 zu berichten:

- Welche Gründe für die unzureichende Erfüllung des Werterhaltungsplanes per 30.9.1951 in den einzelnen Ländern vorliegen,
- welche Massnahmen von Ihnen eingeleitet worden sind, um die Erfüllung des Werterhaltungsplanes im Strassenwesen zu sichern. Da Ihnen die Erfüllungszahlen per 30.10.1951 vorzulegen müssen, kann bei der Analyse über die Erfüllung des Jahresplanes von den Ergebnissen per 30.9.1951 ausgegangen werden.

11.12.1951

Betr.: Brandenburg /Frankfurt/.

Berlin, den 5.12.1951

Betr.: Grenzausweise für Baustelle I und II

Die Schwierigkeiten auf beiden Baustellen häufen sich, da eine ordnungsgemäss ausgestellte Grenzausweise keine Arbeiter bzw. Angehörige der Bauleitung und des Entwurfbüros die andere Seite betreten können.

Nach der Rücksprache mit dem Kollegen L e i s e r wird er umgehend eine Liste der für das Betreten dieses Geländes in Frage kommenden Personen einreichen.

Da seitens der Hauptabteilung keine Möglichkeit besteht, diese Dinge zu klären, wird gebeten, mit den in Frage kommenden Stellen umgehend zu verhandeln, damit der Arbeitsablauf an beiden Baustellen nicht gefährdet wird.

In dem Zusammenhang möchte ich an die Klärung der Frage des Brückenkopfes an der Baustelle II erinnern, damit jetzt schon auch dort die Vorbereitungsarbeiten getroffen werden können.

Ich bitte wegen der Dringlichkeit diese Angelegenheit beschleunigt in Angriff zu nehmen.

14.12.1951

Betr.: Objekt Frankfurt II

Die besonderen örtlichen Verhältnisse erfordern die Einrichtung zweier getrennter, voneinander unabhängigen Baustellen für die Überbrückung auf dem West- und Ostufer der Oder.

Auf dem östlichen Oder - Ufer ist eine Umschlagstelle für Lahnlieferungen sowie ein hochwasserfrei liegender Bauplatz in der Grösse von etwa 1 Hektar vorgesehen.

Das Ufer unmittelbar hinter den vorgesehenen Widerlagern liegt nicht hochwasserfrei. Es ist daher erforderlich, dass vor Beginn der Arbeiten das Gelände aufgehaut wird.

Hierfür sind Erdbewegungen auf dem Ostufer in Höhe von schätzungsweise 40 000 cbm Massen vorzunehmen. Die Massen sind herauszutransportieren von einer Seitenentnahme, die erst erkundet werden kann, wenn das Betreten des Ostufers möglich ist. Die Seitenentnahme wird naturgemäss sehr landinwärts zu liegen kommen.

Die Baustelleneinrichtung auf polnischem Gebiet unterscheidet sich daher wesentlich von den üblichen insofern, als die zeitweise Abtretung eines unalliierten Bauplatzes von bestimmter Grösse allein nicht genügt.

Es wird frühzeitig auf diesen Umstand aufmerksam gemacht. Diese Frage wird bei den kommenden Verhandlungen mit den polnischen Stellen von grösster Bedeutung sein.

Genaue Angaben über Grösse des Bauplatzes und über den erforderlichen zusätzlichen Geländebedarf können erst gegeben werden, wenn von Seiten der Bau - Union Dresden der Baustellen-einrichtungsplan vorliegt und das Gelände auf dem Ostufer eingehend besichtigt worden ist.

18.12.1951

Betrifft Berlin

Vermerk

Betrifft: Baustelle I

Auf der Baustelle sind beschäftigt zurzeit 562 Arbeitskräfte
davon 347 Facharbeiter,
245 Hilfsarbeiter.

Forcinglichste Arbeiten zurzeit Wiederherstellung der Stützwänden
zwischen Pfeiler D und E.

Lehrgerüst in der Öffnung D, E fertiggestellt.

Untergerüst in der Öffnung E, F fertiggestellt.

Von 10 Lehrbindern waren am 4.12.1951 2 aufgestellt.

Stahlung in der Öffnung D, E zu 50% fertig.

Termin für die Fertigstellung des Lehrgerüsts in E, F 4.12.1951.

Termin wird wahrscheinlich mit einem Tag Verzögerung gehalten werden.

Rundstahl restlos vorhanden.

Eisenbiegearbeiten und Schweissarbeiten zu rund 60% durchgeführt.

Die Bau - Union Dresden hat bekanntgegeben, dass sie einen Terminplan
für die Abwicklung der Arbeiten in den Öffnungen D bis F aufgestellt
hat, der vorsieht, dass ab 18.12.1951 mit dem Betonieren begonnen
werden kann.

Widerlager A

Beim Aushub des Fundamentes waren erhebliche Schwierigkeiten aufgetreten,
weil man auf Mauerreste und schwere Felsblöcke gestossen war,
deren Beseitigung mit erheblichen Mitteln und Zeitverlusten verbunden
war.

Fundament Widerlager A wird am 3.12.1951 betoniert.

Widerlager A soll in diesem Jahr noch fertiggestellt werden.

Pfeiler B

Die ersten beiden Betonierungsabschnitte sind beendet.
Der aufgehende Rest wird am 3.12.1951 begonnen.

Pfeiler C und D

Sind bis zur Auflagerband fertiggestellt.

Widerlager I

Der Mittelteil des Widerlagers ist bis auf die drei letzten Stützwandsteinschichten fertiggestellt.

- 2 -

durchgeführt. Der Abbau der eckgerüste für die Brücken von D und I wird in Thüringen vorgenommen. Beginn des Abbaus in den nächsten Tagen.

Westramme

Die Anschüttung der Trümmernassen erfolgt termingemäss, Fertigstellung der Anschüttung für den Brückenkopf (zur Bedienung der Firma Leuchelt & Co.) 31.12.1951.

Folgende Schwierigkeiten sind beim Objekt I zu verzeichnen:

a) Für den Stahlüberbau fehlen Materialien, die für die Verstärkung des verwendeten Lohn - Gerüsts notwendig sind. Zusätzliches Material muss in der 4. Hälfte des Monats Dezember an geliefert werden, damit die Firma Leuchelt ihren Termin halten kann.

1. Trägermaterial restlos bestellt, noch nicht geliefert sind

20, 3 t = 21 t, Rest vorhanden.

2. Stützmaterial restlos bestellt, noch nicht abgeliefert sind

25, 2 t = 27 t, Rest vorhanden.

3. Winkelmaterial.

Noch nicht untergebracht sind

2, 2 t = 4 t, sonst kann restlos auf vorhandenes Material zurückgegriffen werden, wobei es sich jedoch bei 20, 3 t an Restbestände aus einem Bauverhaben im JKW Henningsdorf handelt, dessen Freigabe durch die BA Bauindustrie noch nicht erfolgt ist.

4. Breitflachstahl.

Noch nicht untergebracht sind

5, 4 t = 20 t.

Das übrige Material in Höhe von 14 t ist bestellt, jedoch noch nicht geliefert.

5. Bleche.

Noch nicht untergebracht sind

40, 5 t = 47 t.

Bestellt sind 41,3 t.

b) Die Arbeitskräfte sind zwar im Augenblick im genügenden Umfang vorhanden, jedoch sind sie zum Teil nicht ausreichend untergebracht.

Es laufen Bemühungen, um die Beschaffung einer zusätzlichen Wohnbaracke in Höhe von 200 m², die am 20.12.1951 geliefert sein soll. Weiter hat die Bauleitung von sich aus den Ausbau einer Bauseruine in Frankfurt in Angriff genommen, die Unterkunft für ca 50 bis 60 Arbeiter bieten würde.

Die Investbank macht Schwierigkeiten, da noch immer Ansicht diese nicht aus Investmitteln bezahlt werden dürfen.

c) Die versprochene Lieferung der Stahlgusslage, die vertraglich am 20.11.1951 fertiggestellt sein sollte, hindert den Fortgang der Schalarbeiten an den Brücken D und E ausserordentlich. Die Lager waren am 1.12.1951 noch nicht geliefert. Die ersten Teile sollen am 3.12.1951 in den Transport gehen.

d) Die Investbank hat nach Vorlage der Spezifizierung die Beschaffung von Ausstattungsgegenständen für die im Kostenstrukturplan 30 000 DM vorgesehen waren, nicht genehmigt, da sie angeblich im Brückenbau nicht aktivierungsfähig sind. Der Bau der Generalunternehmer, Bau - Union Dresden, ist jedoch auf die Beschaffung der Geräte (Tauchküttler, Holzbohrmaschine, autogen - Schweißgeräte und dergleichen) angewiesen.

- e) Ebenfalls auf Verfügung der Investbank hin dürfen Prämien aus Investmitteln an den Baubetrieb nicht gezahlt werden, obwohl im Kostenplan ausdrücklich Prämien für diese Zwecke vorgesehen waren. Die Ausschüttung von Prämien (bisher ist dies in zwei Fällen erfolgt) hat ausserordentlich günstige Resultate auf die Steigerung der Leistungen der Arbeitskräfte gezeigt.

Zwei Termine, die ausserst schwierig zu halten waren, sind in dem einen Fall auf den Tag erfüllt und im andern Fall nur mit einer geringfügigen Überschreitung gehalten worden.

12.12.1951

Festlegung der Projektierung Baustelle Frankfurt /O. II

Der Termin zur Fertigstellung des Vorprojekts der gesamten Baustelle II zum 31.12.1951 muss unter allen Umständen eingehalten werden.

Die Verteilung der Arbeit wurde wie folgt festgelegt:

1. Das Vorprojekt für die Oder - Brücke in Stahlbetonbauweise (Variante I) wird innerhalb der Generaldirektion Kraftverkehr und Strassenwesen von den Kollegen **M a n d e l o w, R o t t, K a s p e r** und **M e n z e l** einschliesslich der überschläglichen statischen Berechnung sowie des überschläglichen Kostenanschlages erstellt.
2. Das Vorprojekt der Oder - Brücke in Stahlbauweise (Variante II) wird von den Kollegen **Siegfried M ü l l e r**, den Kollegen **W i n k l e r** und **M e n z e l** (Entwurfsbüro Sachsen - Anhalt) und den Kollegen **L i n e m a n n** und **E h m k e** vom Entwurfsbüro Berlin einschliesslich der überschläglichen statischen Berechnungen und des überschläglichen Kostenüberschlages erstellt.
3. Die Vorprojektierung der Strasse einschliesslich der Anschlussstelle wird erstellt durch den Leiter des Entwurfsbüros Berlin, Kolleg. **S c h m i d t**, mit dem Kollegen **K o n n e m u n d** und dem Koll. **M a s s** einschliesslich des Kostenüberschlages. Die benötigten Zeichenkräfte werden durch den Kollegen **Schmidt** beschafft.
4. Die Vorprojektierung der in dem Abschnitt liegenden Brückenbauwerke werden vom Büro **L e i s e r** unter seiner Federführung einschliesslich der überschläglichen statistischen Berechnung, sowie des überschläglichen Kostenanschlages auf der Baustelle erstellt. Das Büro **Leiser** legt ferner den Baustelleneinrichtungsplan unter Einwirkung eines Vertreters der Bau-Union **Bredde** in allen Einzelheiten fest, sodass zum festgesetzten Termin Klarheit über die Art und Grösse und die Lage der Wohnbaracken und der Materiallager sowie der Montageplätze besteht.

Beginn der Arbeiten zu I:

S o f o r t .

Beginn der Arbeiten zu II:

Spätester Terminbeginn 1.12.1951.

Mit der Firma **Deuchelt** wird am 26.11.1951 wegen teilweiser Übernahme von Entwurfsarbeiten gesprochen. Die Inangriffnahme der Variante I ist abhängig von der Zusage der Bereitstellung der beantragten Stahlmengen durch den Staatssekretär **K e r b e r**.

Kann die Zusage nicht gegeben werden, entfällt die Variante II.

- 2 -

Beginn der Arbeiten zu III:

S o f o r t .

Anschlussstelle ist nach Form I. Klasse auszubauen. Kollege Schmidt wird über die Landesregierung Sachsen - Anhalt veranlassen, dass der Kollege Kase sofort seinen Dienst bei der Generaldirektion Kraftverkehr und Strassenwesen aufnimmt.

Beginn der Arbeiten zu IV:

S o f o r t .

Die Kollegen Albert, Hoffmann und Ludwig gehen sofort zur Aufnahme ihrer Arbeit nach Frankfurt /O.

Die Dokumentenunterlagen sind in 7facher Ausfertigung zu erstellen. Die Zusammenstellung der Unterlagen erfolgt verantwortlich durch den Leiter des Dokumentbüros, Kollege Schmidt.

Alle 14 Tage, beginnend vom 27. November 1951, berichten die Verantwortlichen über das bisher Geleistete und legen die Perspektive für die weiteren Arbeiten fest.

4.12.51

V e r m e r k

Auf der Baustelle, einschl. Bauleitung befanden sich bei Beginn des Monats November 1951

421 Mann.

Insgesamt sind für die Baustelle

452 Mann.

Hievon Fachkräfte: 240

Hievon: 112 Zimmerleute

14 Eisenbieger.

Es wird in der zweiten Schicht seit gestern mit 25 Mann gearbeitet.

Dritte Schicht arbeitet mit 20 Mann.

Frage der Verstärkung der 2. und 3. Schicht.

Die Tagesschicht ist noch nicht 100%ig besetzt. Es fehlen für die Tagesschicht noch ungefähr 190 Mann.

Zweite Schicht:

Wie die Tagesschicht besetzt, kann mit 110 Mann gearbeitet werden.

Dann erst kann an die Frage der dritten Schicht herangegangen werden.

Zulauf der Arbeitskräfte:

Hauptverwaltung Bauindustrie: 0

Bau - Union Dresden: 13 Zimmerleute

Rat der Stadt und Rat

des Kreises Frankfurt: bisher 8 Zimmerleute Mann

75 Privatquartiere wurden von der Stadt Frankfurt bisher zugewiesen, davon 50 bereits belegt.

75 Leerzimmer sollen ausserdem noch gestellt werden.

Aus den Investitionsmitteln ist für die Erfüllung der Termine eine Prämienzahlung vorgesehen.

4.12.51

SECRET CONTROL-U.S. OFFICIALS ONLY

SECRET CONTROL-U.S. OFFICIALS ONLY